

ANDRÉ MIGUEL RODRIGUES ALEIXO PIRES*

FERNANDA MARIA DUARTE NOGUEIRA**

FRANCISCO JOSÉ LOPES SOUSA DINIZ***

Public Policies and the Regional Railroad: The Lleida Line - La Pobla de Segur

Políticas Públicas e a Ferrovia Regional: A Linha Lleida - La Pobla de Segur

Resumo

As políticas públicas e o caminho traçado pela Europa para o setor ferroviário determinam o seu futuro e o impacto no território. Em Espanha, o trabalho desenvolvido na modernização da linha Lleida – La Pobla de Segur visa assegurar o futuro da via-férrea, e garantir a mobilidade sustentável, aspeto importante e que vai ao encontro das políticas europeias e do caminho que foi traçado para a ferrovia. A metodologia utilizada no artigo é de carácter qualitativo, é um estudo descritivo e um estudo de caso.

Palavras-chave: ferrovia regional; políticas públicas; desenvolvimento; turismo.

Abstract

Public policies and the path traced by Europe to the rail sector defines his future and its impact on the territory. In Spain, the Lleida – La Pobla de Segur revival wants to ensure is future and promote sustainable mobility, an important aspect that meets the European policies and the strategy defined for the rail sector. The methodology is qualitative. It's also a descriptive study and a case study.

Keywords: regional railways; political policies; development; tourism.

* Mestre em Gestão pela Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. *E-mail:* a.mi.ro@hotmail.com

** Doutorada em Gestão, Professora Auxiliar com Agregação no ISCSP-ULisboa, Investigadora do Centro de Administração e Políticas Públicas (CAPP) do ISCSP-ULisboa. *E-mail:* fnogueira@iscsp.ulisboa.pt

*** Doutorado em Economia pela Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Investigador no Centro de Estudos Transdisciplinares para o Desenvolvimento (CETRAD) da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. *E-mail:* fdiniz@utad.pt

Introdução

O transporte ferroviário tem um papel importante no desenvolvimento económico e regional, fundamental na integração e articulação territorial e regional, tornando-se determinante para o crescimento demográfico e empresarial (Murta, 2010). A Europa tem apostado no setor através de políticas públicas e medidas legislativas com o intuito de potenciar a ferrovia de cada Estado-Membro, criar um espaço único e liberalizar o mercado ferroviário.

Espanha é considerado um bom exemplo na ferrovia regional. Há linhas geridas e exploradas pelos governos regionais que são modernizadas, facto que vai ao encontro das políticas europeias definidas para o setor. Este artigo consiste na apresentação da linha regional Lleida – La Pobla de Segur como exemplo da modernização do serviço ferroviário tendo em conta a políticas públicas definidas para o setor. Foi efetuada uma análise documental à política pública ferroviária europeia e à ferrovia regional na Europa. A metodologia é de carácter qualitativo, é um estudo descrito e é estudo de caso.

1. A Política Pública para o Setor Ferroviário na Europa

No último quarto de século as políticas públicas europeias para o setor ferroviário têm-se concentrado ativamente na sua reestruturação com o objetivo de fortalecer o papel do comboio face a outros meios de transporte. A Comissão Europeia^[1] (CE) tem desenvolvido vários esforços com o intuito de procurar aumentar a competitividade da ferrovia, liberalizar o setor ferroviário, aumentar a interoperabilidade e a segurança das redes ferroviárias dos Estados-Membros da União Europeia (UE) e desenvolver as infraestruturas ferroviárias. A concentração da gestão da infraestrutura e da exploração ferroviária numa única entidade pode acabar nos países da UE, devido à imposição das diretivas europeias e às orientações políticas comunitárias que visam consubstanciar um novo modelo de organização ferroviária na Europa. A separação da gestão da infraestrutura ferroviária das atividades puramente de transporte são um objetivo claro das novas políticas ferroviárias, a par do desenvolvimento da interoperabilidade e da livre concorrência entre os diversos operadores europeus.

Deste modo, entre 2001 e 2013 apresentaram-se quatro pacotes ferroviários, documentos que são a base e o pilar da política ferroviária europeia e nos quais constam vários pressupostos legislativos, aplicados aos Estados-Membros com o intuito de separar a gestão de infraestruturas, modos de exploração e de criar um espaço ferroviário europeu único.

¹ Informação obtida no site da DG MOVE da Comissão Europeia (http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/index_en.htm).

O “4º Pacote Ferroviário” é a mais recente proposta da Comissão Europeia para o setor e visa, através da apresentação de um conjunto de propostas legislativas, abrir gradualmente à concorrência os mercados nacionais do transporte de passageiros onde todas as empresas do setor ferroviário europeu poderão oferecer os seus serviços em toda a UE. Pretende-se que em 2020 os novos operadores possam iniciar a sua atividade.

Deste modo, a CE pretende revitalizar os mercados nacionais do transporte ferroviário e consequentemente torná-lo mais reativo à procura dos consumidores.

Este novo pacote ferroviário pretende contribuir para criar normas e homologações eficazes, qualificar dos trabalhadores e criar uma estrutura de acordo com as necessidades de modo a que a gestão ferroviária seja feita de forma eficiente e coordenada a nível europeu para que seja criada uma autêntica rede ferroviária (Comissão Europeia 2013; Comissão Europeia, 2016).

1.1 A Europa e a Ferrovia Regional

O setor ferroviário de carácter regional tem um papel muito importante na mobilidade europeia, apesar de ofuscado ao longo de duas décadas, devido ao facto de a Europa centrar as suas políticas públicas e programas de investimento nas redes de Alta Velocidade e nas redes transeuropeias de transporte ferroviário. No entanto, é precisamente o setor que mais merece destaque e importância na mobilidade europeia pelo seu papel ao nível da conectividade entre os centros urbanos e as áreas rurais e pela intermodalidade com outros meios de transporte. A ferrovia regional permite uma maior flexibilidade de adaptação do serviço às necessidades dos passageiros na medida em que há um maior conhecimento das características do território e respetivos núcleos urbanos. Esta realidade deve-se à existência de uma relação formal e de proximidade entre as autoridades locais e regionais e os passageiros (UITP, 2003).

O setor representa 90% do número de passageiros transportados anualmente em território europeu e são parte integrante de uma rede transportes, permitindo ligar as cidades às redes transeuropeias. Há 217 empresas e das mais variadas dimensões, que vão desde os pequenos operadores regionais às grandes empresas nacionais.

Emprega diretamente 360.000 pessoas e transporta dez vezes mais que aviação europeia. O impacto económico da ferrovia regional é significativo e faz-se sentir através da manutenção de empregos e da contribuição económica direta através da venda de bilhetes, taxas, tarifação e investimentos sustentáveis em infraestruturas.

A ferrovia regional é igualmente importante para alcançar os objetivos propostos no “LIVRO BRANCO Roteiro do espaço único europeu dos trans-

portes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos” da Comissão Europeia. O setor ferroviário devido à velocidade e capacidade contribui para o descongestionamento rodoviário, é responsável por níveis muito baixos na emissão de gases com efeitos de estufa (apenas 2% quando comparado com 73% do setor rodoviário) e é o transporte terrestre com melhores índices de segurança quando comparado com a rodovia.

Cerca de 80% dos passageiros que usam o caminho de ferro regional são europeus e maioritariamente da Alemanha, França, Suíça, Reino Unido e Espanha, países com elevada cultura ferroviária e onde as políticas públicas nacionais e regionais estão centradas na melhoria do setor ferroviário e nacional e regional através da modernização das infraestruturas, compra de material circulante, reabertura de linhas encerradas ao tráfego ferroviário, expansão da rede e melhoria da intermodalidade. Estes países são vistos como exemplo devido ao trabalho desenvolvido nas últimas décadas no setor ferroviário e pela sua capacidade de planeamento e desenvolvimento a médio e longo prazo (UITP, 2015a; UITP, 2016).

1.2 As Políticas Públicas e o Transporte Ferroviário em Espanha

As políticas públicas da ferrovia em Espanha começaram a ter alterações substanciais através da lei 39/2003 que incorpora os princípios europeus legislativos do 1.º e 2.º Pacote Ferroviário e que contribuíram para que o país alterasse o seu modelo de gestão ferroviária e fosse efetuada a separação da operação e da gestão da infraestrutura seguindo assim o caminho traçado pela Comissão Europeia para o setor.

Esta lei permitiu a criação das empresas públicas Renfe – Operadora e Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). A adaptação progressiva à nova regulação ferroviária e abertura do mercado ferroviário a novos operadores são aspetos a ser contempladas no âmbito dos planos de infraestruturas de transporte. O setor ferroviário espanhol vive um período áureo da sua história muito devido ao trabalho desenvolvido na expansão da sua rede de Alta Velocidade que conta atualmente com 2344 km de extensão. A Rede Ferroviária de Interesse Geral (RFIG) espanhola tem 16.000 quilómetros dos quais 14.033 são geridos pela ADIF. Acrescem ainda outras linhas de carácter local e regional que são geridas pelas regiões autónomas e que estão interligadas com a rede ferroviária espanhola de Alta Velocidade, convencional e de via métrica (Ministerio de Fomento, 2015).

1.3 Definição de Ferrovia Regional

Definir ferrovia regional depende muito dos critérios estabelecidos por cada país para o setor. No entanto, há aspectos semelhantes numa tão diversificada realidade à escala europeia e que podem contribuir para encontrar uma definição. O caminho de ferro regional é aquele que opera numa extensão de 15 a 70 km de extensão e tem como principal objetivo o carácter social do cumprimento do serviço público de transporte de passageiros (Montada, 1995). Servem sobretudo zonas limítrofes dos principais polos urbanos e zonas rurais caracterizadas pela baixa densidade populacional. A distância máxima entre estações é de 1 a 25 km e a velocidade comercial dos comboios é de 40 a 60 km/h. Parte do serviço de transporte de passageiros é efetuado em linhas de via única e uma viagem de comboio demora menos de uma hora. A ferrovia regional caracteriza-se ainda por haver uma grande quantidade de estações (em alguns casos acima dos 50%) sem pessoal afeto à atividade ferroviária (UITP, 2015a).

2. Metodologia

A metodologia utilizada é de carácter qualitativo na medida em que permite a obtenção de uma quantidade considerável de informação e a compreensão de uma situação específica. Segundo Luton (2015), a pesquisa qualitativa apresenta uma perspetiva sobre a complexidade e o contexto através de uma descrição aprofundada e densa.

Utilizou-se um estudo descritivo dado que permite descrever as características de um determinado fenómeno (Gil, 2008) e um o estudo de caso, método de investigação que tem como objeto um fenómeno contemporâneo localizado em contexto de via real e permite reunir o máximo de informação possível não só em quantidade como também em pormenor (Boutin, Goyette e Lessard-Hébert, 2012).

2.1 Instrumentos de Recolha e Análise de Tratamento de Dados

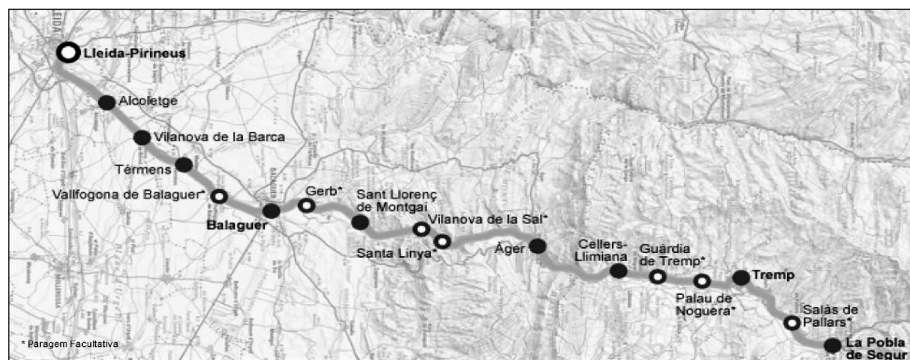
O método de recolha de dados consistiu na análise documental e revisão de literatura bem com na utilização de dados secundários. Para o trabalho de investigação foi considerada a análise documental para a obtenção de informação porque permite um tratamento dos dados de acordo com os objetivos da pesquisa (Gil, 1994). A recolha de dados a partir da análise documental tem a vantagem de ter grande utilidade na escolha da estratégia metodológica e tipo de metodologia do estudo e também o facto de a documentação poder ser produzida em contexto natural (Moreira, 2007).

2.2 Estudo de Caso: A linha regional Lleida – La Poble de Segur

A linha regional Lleida – La Poble de Segur é uma ligação ferroviária regional de via única não eletrificada e em via larga (1668 mm), tem uma extensão total de 89,35 km e une desde 1951, as localidades catalãs de Lleida e la Poble de Segur. A via-férrea serve 172.909 habitantes^[2] (INE, 2016) e dela fazem parte 41 túneis, 31 pontes e 21 passagens de nível. O túnel mais extenso é o de Palau (3,499 km de extensão), a rampa com a maior inclinação atinge os 20‰ e a maior ponte ferroviária é a que localiza sobre o rio Segre (160 metros de extensão)^[3]. Os comboios podem fazer cruzamentos nas estações de Lleida, Balaguer, Tremp e La Poble de Segur e está ligada à rede ferroviária espanhola convencional e de Alta Velocidade, a partir da estação de Lleida.

Inaugurada a 3 de Fevereiro de 1924 (troço Lleida-Balaguer), fazia parte do grande projecto ferroviário transpirenaico de 850 km de extensão que previa ligar Linares (Espanha) a Saint-Girons (França) mas que viria apenas a concretizar-se em território espanhol entre Lleida e La Poble de Segur (Jiménez, 2016).

FIGURA 1 – Mapa da linha regional Lleida – La Poble de Segur | © trenscat, 2015.



Nos primeiros anos de serviço ferroviário, para além do transporte regional de passageiros, a via-férrea destacou-se sobretudo pelo transporte de cimento e pelo transporte de soldados e material de guerra até Talarn, localidade onde estão sediadas várias infraestruturas militares.

O transporte de mercadorias foi residual e ligado sobretudo à atividade industrial da localidade de Balaguer, nomeadamente há já extinta fábrica de papel Impacsa. A ameaça de encerramento foi sempre uma constante devido

² Informação obtida no site do Instituto Nacional de Estadística (<http://www.ine.es/>).

³ Informação obtida no site do comboio turístico da Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), o Tren dels Llacs (<http://www.trendellsllacs.cat/es/inicio/>).

ao défice de exploração. Agravou-se quando, pelo Real Decreto de 1984 aprovado pelo conselho de ministros do governo espanhol da altura, foi dada autorização à Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) para encerrar a partir do dia 1 de janeiro de 1985, as linhas e troços considerados altamente deficitários.

Este documento foi consequência do contrato-programa celebrado entre a empresa pública ferroviária e o governo, com o intuito de diminuir o défice tendo como compensação continuar a receber subvenções por parte do Estado. Aos governos regionais e municípios era-lhes dada a possibilidade de manter o serviço ferroviário nessas linhas, caso cobrissem financeiramente o défice de exploração. Em 1985 a linha regional Lleida – La Pobla de Segur foi salva do encerramento definitivo e manteve-se em funcionamento graças à intervenção do município de Lleida e da região autónoma.

O município espanhol através do governo regional catalão passou a assumir os custos de exploração do serviço, tendo para isso estabelecido um acordo com a Renfe. Este viria a ser o ponto de partida de um longo e moroso processo e o início da luta pela gestão da via-férrea, entre o governo central espanhol e o governo regional da Catalunha, na medida em que era exigido ao governo regional catalão uma avultada compensação pela concessão do serviço, algo insuportável para os catalães sobretudo devido ao facto de a via-férrea necessitar de um grande investimento com vista à sua renovação e modernização (Vía Libre 2012a; Jiménez, 2016).

Já desde a década de 80 que a via-férrea se encontrava em mau estado de conservação. Em alguns troços os comboios não podiam ultrapassar os 30 km/h. O troço Lleida-Balaguer foi renovado em 2002 com materiais usados provenientes das linhas Barcelona – Puigcerdá e Puigcerdá – Latour-de-Carol-Enveitg (França). No entanto é a partir de 2004, através do Real Decreto 2398/2004, que começam a processar-se mudanças significativas na linha Lleida – La Pobla de Segur ao oficializar-se o trespasse da via-férrea do estado espanhol para a região autónoma da Catalunha, efetivando-se a transferência de competências e gestão a partir de 1 de janeiro de 2005 (Vía Libre 2005; Vía Libre 2012a; Jiménez, 2016).

A exploração do serviço de transporte de passageiros bem como a manutenção do material circulante (comboios) mantinha-se a cargo da Renfe (o transporte de passageiros passava a ser contratualizado ao operador ferroviário espanhol) e a gestão da infraestrutura seria da responsabilidade da ADIF⁴. A linha passa a ser tutelada pelo Departamento de Territorio y

⁴ Em 2005 a Renfe deixou de ter a gestão da rede ferroviária espanhola, tendo sido criada para o efeito a empresa pública Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña (Departamento de Território e Sustentabilidade da região autónoma da Catalunha) e passa a fazer parte da rede ferroviária do operador ferroviário catalão FGC – Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. A primeira grande medida levada a cabo pelo governo regional da Catalunha foi a renovação integral da via no troço de 62 km entre Balaguer e La Pobla de Segur, há muito a necessitar de intervenção. Os trabalhos de renovação e modernização da via resultaram num investimento de 19,3 milhões de euros e decorreram entre julho de 2005 e junho de 2006 (Vía Libre, 2015a).

As principais intervenções consistiram na colocação de 96.000 metros de carris de 54 kg/m., 71.000 travessas de betão monobloco, 82.000 m³ de balastro, supressão da passagem de nível de Guàrdia de Tremp e na reparação de muros e taludes. Durante o período em que decorreu a empreitada, os comboios neste troço não puderam circular e como alternativa, a FGC colocou um serviço rodoviário para o transporte de passageiros entre Balaguer e La Pobla de Segur. Entre Balaguer e Lleida a circulação ferroviária efetuou-se normalmente. A requalificação da linha teve logo efeito imediato no diz respeito ao tempo de viagem e no aumento da velocidade dos comboios, nomeadamente no troço intervencionado entre Balaguer e La Pobla de Segur que voltou a ser de 60 km/h. Entre Lleida e Balaguer a velocidade máxima dos comboios seria de 100 km/h. Até 2005 os comboios demoravam duas horas e cinco minutos a percorrer os 89 km de linha, mas desde 2006 que esse tempo foi reduzido para uma hora e cinquenta minutos. No futuro, a FGC previa reduzir ainda mais o tempo de viagem, assim que estiverem concluídas as restantes obras previstas para a via-férrea (Vía Libre, 2006).

No entanto em 2012, no âmbito do plano de poupanças e reorganização dos serviços da FGC, o operador ferroviário catalão reduziu em 50% a oferta horária nos serviços efetuados entre Lleida e Balaguer (de oito circulações diárias passou-se para quatro) e a supressão de duas das três circulações entre Lleida e La Pobla de Segur devido a limitações orçamentais. Com estas medidas conjunturais e temporárias, procedeu-se ao ajuste de horários com o intuito de ir ao encontro das maiores necessidades de mobilidade por parte das populações e melhorar a ligação com Barcelona. O governo regional da Catalunha, assumiu os custos de exploração no valor de 1,8 milhões euros e de forma provisória, iniciava um serviço alternativo de transporte rodoviário devidamente articulado com a oferta ferroviária, tendo para isso sido criadas ligações por autocarro, coordenadas com a partida e chegada de comboios à estação de Lleida. Verificou-se ainda que o eixo Lleida – La Pobla de Segur tinha horários coincidentes entre autocarros e comboio. Esta duplicidade de

oferta era reconhecida do ponto de vista económico como insustentável (Vía Libre, 2012b).

Apesar das restrições orçamentais e ajustamento do serviço ferroviário, o governo catalão não tinha intenção de encerrar a linha ao tráfego ferroviário. Ainda em 2012, a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya anunciou a compra de duas novas unidades para a linha regional Lleida – La Pobla de Segur.

Esta medida faz parte do plano de revitalização económica da linha, proposto pelo Departamento de Território e Sustentabilidade da região autónoma da Catalunha e no qual se inclui também a concessão de estações desativadas a privados de modo a que estes edifícios possam ser recuperados e ganhar nova vida com atividades económicas ligadas ao turismo. As duas novas unidades foram encomendadas à empresa suíça Stadler Rail em 2014 e previa-se que entrassem ao serviço em 2016 (Vía Libre, 2014).

Em 2013, de forma a dinamizar a venda de bilhetes e a promover o uso do transporte público ferroviário combinado, a Renfe e a FGC assinaram um acordo comercial para a criação de um bilhete integrado que permitisse aos passageiros viajar nos comboios do operador ferroviário espanhol e catalão, seja nos serviços da FGC na estação de Lleida (origem ou destino) até La Pobla de Segur, seja nos serviços da Renfe até Barcelona, Zaragoza ou Madrid. O acordo possibilitou à FGC apresentar *packs* comerciais que combinam produtos da Renfe com a sua própria oferta turística (Vía Libre, 2013a).

Entretanto em janeiro de 2015, o operador ferroviário catalão assumia a responsabilidade de manutenção das infraestruturas (tarefa desempenhada anteriormente pela Adif). Foram incorporados quatro colaboradores, cujas funções consistiam na regulação e atendimento ao cliente. Assim que chegasse o novo material circulante passavam também a assumir a condução dos comboios, sendo este o passo que oficializa a exploração e gestão na íntegra da linha por parte da FGC. Até lá, a exploração mantém-se a cargo da Renfe (Vía Libre, 2015a; Railway Gazette International, 2016).

Em janeiro de 2016, as unidades Stadler Rail GTW (Gelenktriebwagen) 2/6 foram apresentadas oficialmente com a chegada da primeira unidade à estação de Pla de Vilanoveta (Lleida), numa cerimónia simbólica que reuniu representantes do governo regional da Catalunha, da FGC – Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya e dos municípios de Lleida e La Pobla de Segur. Posteriormente o departamento de Território e Sustentabilidade viria a anunciar em março que a entrada ao serviço das duas novas unidades diesel seria no dia 30 de abril, após terem sido efetuados os respetivos testes. No entanto só em julho é que o novo material circulante começaria a circular devido ao facto de ter sido apenas nesse mês que a Agência Estatal de Segurança Ferroviária ter

homologado as novas unidades para poderem circular na restante rede ferroviária espanhola (Vía Libre, 2016a; Vía Libre, 2016b; Vía Libre, 2016d).

Em abril o governo regional da Catalunha dava início a mais um investimento na linha Lleida – La Pobla de Segur com a adjudicação do projeto de integração urbana da via-férrea em Balaguer. Este projeto estimado em 5 milhões de euros consiste em integrar urbanisticamente a atual configuração das vias, pavimentação e sinalização dos cruzamentos com a rede viária e urbanização à volta da estação de Balaguer. (Vía Libre, 2016c).

As automotoras Stadler Rail GTW 2/6 da FGC são a nova série 331.01 e 331.02 do operador ferroviário da Catalunha e resultam num investimento de 9,4 milhões de euros. Substituem a velhas automotoras MAN série 592 da Renfe (iguais às que Portugal contratualizou à Renfe em regime de aluguer para prestarem serviço nas linhas do Douro, Minho e Oeste) de modo a diminuir os custos de exploração e as emissões de CO₂ (MAN 592 da Renfe – 45,70 gr/h; Stadler GTW 2/6 da FCG – 18,11 gr/h). Têm 50 metros de comprimento e caracterizam-se pelas baixas emissões de CO₂, construção em alumínio, pelo design e interior modernos, piso rebaixado, ar condicionado, WC, janelas panorâmicas, lugares para pessoas com mobilidade reduzida e espaço exclusivo para bagagens e bicicletas.

São equipadas com sistemas de informação para o passageiro, têm capacidade para 201 pessoas (104 lugares sentados) e podem circular a uma velocidade máxima de 140 km/h (Vía Libre, 2016a; Railway Gazette International, 2016).

O novo material circulante estreou a 25 de julho de 2016 e representa uma grande mudança na linha regional Lleida – La Pobla de Segur. De modo a promover e a divulgar as novas aquisições, a FGC lançou a campanha “Lo Tren De Tots” (“Comboio de todos”), que consistia na procura de uma nova imagem exterior para os comboios. A empresa incentivou o envio de fotografias tipo selfie (individuais, escolas ou de empresas) de modo a que no fim fosse criado um mosaico com várias imagens a aplicar ao exterior do novo material circulante (Vía Libre, 2016b).

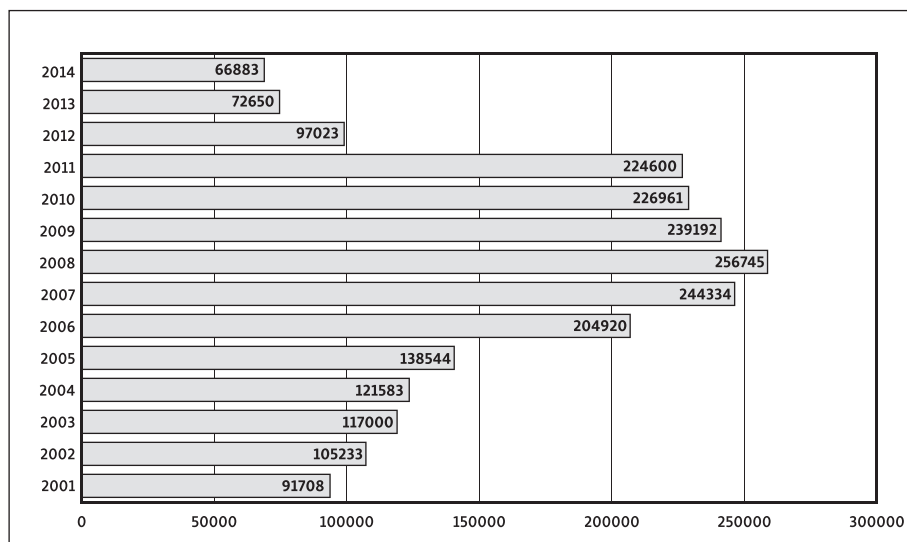
A chegada das novas unidades 331.01 e 331.02 da FGC permitiu restabelecer a oferta horária suprimida anteriormente e inclusive reforçá-la. Entre Lleida e Balaguer a oferta passa a ser de dez comboios em cada sentido (anteriormente era de apenas quatro) e entre Lleida e La Pobla de Segur passa a ser de três (anteriormente era de apenas um). Os horários do comboio estão coordenados com os dos autocarros da empresa ALSA e com os serviços Avant e AVE da Renfe provenientes de Barcelona e Madrid.

Passa a existir uma maior dinâmica da venda de bilhetes na medida em que para além da compra dos títulos de viagem no comboio, os mesmos po-

dem ser adquiridos online e em pontos de venda localizados nos municípios e nas sedes de concelho. O bilhete serve também para os enlaces com autocarros. Há também ganhos em relação ao tempo de viagem dado que com o novo material circulante os 89 km que ligam Lleida e La Poble de Segur passam a ser percorridos em 93 minutos, menos 15 do que o tempo praticado anteriormente. (Vía Libre, 2016a; Vía Libre, 2016b).

A compra do material circulante é o culminar de um processo de transferência de gestão da Renfe para a FGC, dado que o operador ferroviário catalão passa a assumir a gestão, operação e exploração da linha. Entre 2006 e 2016 investiram-se 45,5 milhões de euros, valor que já inclui a compra do novo material circulante (9,4 milhões de euros), a renovação integral da via no troço Balaguer-La Poble de Segur (19,3 milhões de euros), a melhoria dos sistemas de comunicação e estações e o reforço de túneis e taludes. Onze anos depois a linha passa a ser gerida na íntegra pela FGC e são 27 os colaboradores da empresa a desempenhar diversas funções na linha regional Lleida – La Poble de Segur (Vía Libre, 2015a; Railway Gazette International, 2016; Barrow, 2016). Os investimentos efetuados na via-férrea fazem parte do “Plano de Infraestruturas de Transporte da Catalunha 2006-2026” do governo regional e têm como objetivos, através da melhoria do serviço, impulsionar e dinamizar a procura, recuperar e aumentar o número de passageiros tendo em conta os valores registados nos últimos anos [Figura 2].

FIGURA 2 – Evolução anual do número de passageiros transportados na linha regional Lleida – La Poble de Segur entre 2001 e 2014 (FGC, 2005; 2010; 2014a).



A Figura 2 representa a evolução anual do número de passageiros transportados na linha entre os anos 2001 e 2014. Segundo os dados dos relatórios anuais da FGC (“Memòries anual”), de 2001 a 2004, anos em que a Renfe ainda era responsável pela gestão e exploração da via-férrea, verifica-se um aumento ligeiro no número de passageiros transportados, mas é a partir de 2005 (ano em que há a transferência de competências e gestão do governo espanhol para a região autónoma da Catalunha) que se constata alterações significativas. Mesmo com as obras de renovação da via entre Lleida e La Poble de Segur a decorrer na altura, situação que obrigou ao transporte alternativo em autocarro, o transporte de passageiros em 2005 aumentou cerca de 14% face a 2004 devido ao facto de a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ter ampliado a frequência do número de comboios entre Lleida e Balaguer, compensando deste modo os constrangimentos causados pelas obras que estavam a ser realizadas. A partir de 2006 verifica-se um aumento significativo no número de passageiros.

O melhor ano registado até ao momento é o de 2008 com 256.745 passageiros transportados. Até 2011 verifica-se uma ligeira quebra. De salientar que o valor não baixou 200.000 passageiros durante 5 anos consecutivos (2006-2011), no entanto essa realidade viria a alterar-se radicalmente a partir de 2012, ano em que a FGC aplicou o plano de reestruturação de serviços, cujas implicações fizeram-se sentir devido à supressão de horários nos troços Lleida-Balaguer e Balaguer-La Poble de Segur. Em apenas um ano a linha perdeu 127.577 passageiros e nem mesmo com o bilhete combinado da Renfe e da FGC introduzido em 2013 o cenário melhorou, mantendo-se a tendência de queda também em 2014.

Oferta turística da linha regional Lleida – La Poble de Segur

Comboio turístico *Tren dels Llacs*

O *Tren dels Llacs*^[5] (*El Tren de los Lagos*) é um comboio turístico apresentado no dia 16 de maio de 2009 e resulta de uma iniciativa conjunta da Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, do município de Lleida, das localidades servidas pelo comboio turístico e da Asociación para la Reconstrucción y Puesta en Servicio de Material Ferroviario Histórico (ARMF) que disponibiliza o material circulante.

A criação do *Tren dels Llacs* emergiu do trabalho conjunto entre universidades e empresas da Catalunha e a Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). Este produto turístico é gerido pela FGC, a manutenção do material circulante fica a cargo da ARMF e a operação é garantida pela Renfe Via-

⁵ Informação obtida no site do *Tren dels Llacs* (<http://www.trendellsllacs.cat/es/inicio/>).

jeros, S.A. Destina-se sobretudo ao turismo interno/mercado familiar e tem como principal objetivo dinamizar a linha regional Lleida – La Pobla de Segur e consequentemente a economia local do território atravessado pela via-férrea, através de uma atividade turística diferenciadora e atrativa, procurando tirar partido de todo o ativo paisagístico da ligação ferroviária.

A via segue ao longo do rio Segre, desde Lleida até Balaguer, e a partir desta localidade percorre um itinerário planáltico até se avistarem as cadeias montanhosas de Sant Llorenç de Montgai e Camarasa. Segue ao longo da bacia hidrográfica do rio Noguera Pallaresa e das cordilheiras montanhosas de Montsec ou Terradets, parte do sistema montanhoso dos Pirinéus, até chegar a La Pobla de Segur.

A região caracteriza-se pela enorme beleza paisagística e possibilita a prática de várias atividades ligadas à interpretação da natureza, gastronomia, práticas de desportos náuticos, passeios pedestres entre outros. Destaca-se o lago de Camarasa com 20 km de extensão e o de Sant Antoni, a cordilheira montanhosa de Cellers e a reserva natural de Sant Llorenç. Para que os passageiros não percam informação pertinente sobre o trajeto/linha, as carruagens do *Tren dels Llacs* estão equipadas com sistema áudio que desde o início até ao fim da viagem vai reproduzindo uma gravação que serve como guia e na qual se destacam os pontos de maior interesse entre Lleida e La Pobla de Segur.

Aos passageiros são apresentadas várias atividades culturais e lazer. São referenciados vários atrativos turísticos tais como o Desfiladeiro de Mont-Rebei, o Parque de la Mitjana em Lleida, o Centro de Observação do Universo em Àger, a Sé Velha e o Museu de Lleida, o Castelo Templário de Gardeny, o Castelo Formós e as Muralhas de Balaguer, as salinas de Vilanova de la Sal ou o Castelo de Mur. Relacionado com o turismo ativo, há voos em parapente sobre a cordilheira montanhosa El Montsec e percursos de BTT em La Noguera e La Pobla de Segur. Destacam-se ainda vários outros pontos de interesse tais como o Parque Arqueológico Didático, o Complexo Monumental de Sant Pere de Àger, o Complexo Hoteleiro de Terradets, o Museu da Comarca de Ciências Naturais em Tremp, o Centro de Interpretação do Antigo Comércio em Salàs de Pallars e o Palacete da Casa Mauri e o Museu dos Jangadeiros na localidade de La Pobla de Segur.

O *Tren dels Llacs*⁶ é formado por material circulante histórico cedido à ARMF pela Fundación de los Ferrocarriles Españoles. A associação é responsável pela sua manutenção e exploração. Dele fazem parte os seguintes veículos ferroviários:

⁶ Informação obtida no site da ARMF (<http://www.armf.net/es/index.php>).

- Locomotivas diesel 10817 e 10820 da série 10800 de Renfe, construídas em 1968 pela empresa britânica Babcock & Wilcox sob a licença da General Electric. Apelidadas de “Ye-yés” este material circulante foi produzido para efetuar serviços mistos e de manobras. A 10817 terminou a sua carreira ao serviço da Renfe em 1999 e rebocou o último comboio que partiu da estação de Madrid-Delicias antes de ser encerrada ao tráfego ferroviário (atualmente é a sede do Museo del Ferrocarril). Em 2001 foi restaurada pela ARMF. A 10820 deixou de circular em 2003 ao serviço da Renfe e em 2004 foi transferida para a Lleida onde a ARMF procedeu a uma revisão geral, restauro da caixa e da cabine;
- Locomotiva a vapor 282F-0421 “Garrafeta”, construída pela empresa Beyer Peacock em 1960 para a Renfe, segundo o design original datado de 1930. Esta locomotiva a vapor é do tipo Beyer-Garratt. As “Garratt” são locomotivas a vapor articuladas, concebidas para traçados sinuosos, com rampas acentuadas e que requerem grande potência e esforço de tração. A “Garrafeta” circulou ao serviço da Renfe até 1972 e foi parqueada no antigo depósito da estação de Vilanova i la Geltrú (atualmente sede do Museo del Ferrocarril de Catalunya), onde permaneceu até 1988, ano em que foi restaurada e colocada novamente a circular. Durante algum tempo efetuou alguns serviços, mas voltou a parar em 1996 de modo a que a ARMF efetuasse uma revisão e restauro total à locomotiva a vapor. Depois de efetuados os trabalhos de reparação, foi incorporada nos serviços de Comboios Históricos e desde então é preservada no âmbito de um rigoroso programa de inspeção e reparação. A “Garrafeta” circula entre Lleida e Balaguer. Até La Pobla de Segur o Tren dels Llacs é assegurado por tração diesel. Atualmente a locomotiva está parada e aguarda uma revisão geral estimada em 500 mil euros;
- Carruagens de passageiros BB-5045, BB.1-6222, BB.1-6251 y BB.1-6260, a carruagem-bar AAr-6236 batizada de “San Miguel” e o furgão postal PD-177 (Vía Libre, 2013b). Este material circulante faz parte da histórica série 5000 e 6000 da Renfe. Foram construídas entre os anos 40 e 50 pela empresa francesa Dietrich Ferroviaire e o furgão-postal foi construído em 1971 pela empresa espanhola Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF). Grande parte destas carruagens de passageiros terminaram o seu serviço em finais dos anos 80 e poucas foram aquelas que permaneceram em circulação. As Renfe AAr-6236 e AA-6017 batizada de “Lucky”, encontravam-se há anos fora de serviço, mas foram propositadamente restauradas pela ARMF para fazerem parte do *Tren dels Llacs*.

Na temporada 2016 o comboio turístico, circula todos os Sábados entre 2 abril e 29 de outubro. Ao todo serão 26 circulações efetuadas pelo *Tren dels Llacs*, à exceção de algumas semanas entre julho e agosto devido ao intenso calor que se faz sentir na região servida pelo comboio turístico. No entanto como alternativa, a FGC coloca as novas unidades 331.01 e 332.02 Stadler Rail GTW 2/6 ao serviço do turismo ferroviário nas circulações que não podem ser efetuadas com o material circulante histórico garantindo deste modo que não há uma paragem temporária do *Tren dels Llacs* e do seu respetivo programa de viagem (FGC, 2016a).

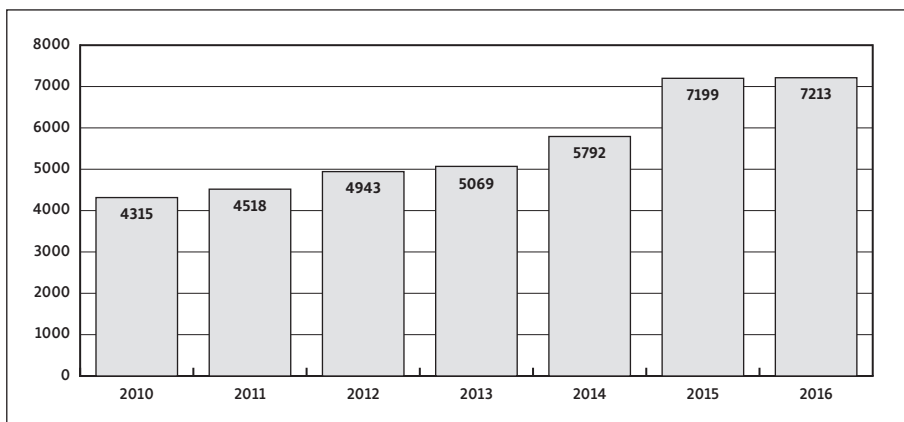
Os preços dos bilhetes no comboio histórico variam entre os 30 euros (adultos) caso a viagem seja entre Lleida até La Poble de Segur e 25,50 euros (adultos) no caso de se apanhar o comboio na estação de Balaguer até La Poble de Segur. As crianças dos 0 aos 3 anos não pagam e dos 4 aos 13 anos os preços dos bilhetes variam entre os 16,50 euros e os 14,00 euros à semelhança do que acontece com os bilhetes para adultos. Há preços especiais para grupos de crianças ou adultos superiores a 20 pessoas. Os passageiros antes do início da viagem são brindados pela atuação do grupo de teatro “La Cremallera” e em Balaguer há uma paragem de 15 minutos para provar a famosa “coca de recapte”.

Nos sábados em que o *Tren dels Llacs* se efetue com as novas automotoras diesel da FGC, os preços são 22 euros para adultos e 20 euros para crianças mantendo-se também preços especiais para grupos acima de 20 pessoas (FGC, 2016a).

Para a temporada 2016 são ainda apresentados três pacotes turísticos complementares à viagem de comboio em material histórico. Estes produtos turísticos consistem na promoção do território ao nível gastronómico e cultural, cujos preços vão desde os 28 euros com pack “Un paseo por la Poble de Segur”, até aos 29 euros com o *pack* Tast Pallarès e os 69 euros com o *pack*-oferta “Tren dels Llacs!!”.

O trabalho desenvolvido na exploração e divulgação do *Tren dels Llacs* associado à promoção do território servido pelo comboio turístico tem demonstrado ser um extraordinário caso de sucesso. Associar o turismo local ao serviço e horários do comboio turístico e dos comboios regionais, bem como a aposta numa política de preços de bilhete acessível, representa uma aposta ganha e isso reflete-se no número de passageiros transportados e na procura do *Tren dels Llacs* [Figura 3].

FIGURA 3 – Evolução anual do número de passageiros transportados pelo Tren dels Llacs entre 2010 e 2016 (Vía Libre, 2011; Vía Libre, 2013b; FGC, 2014b; Vía Libre, 2015b; FGC, 2016b).



Segundo a Figura 3, desde a primeira temporada do *Tren dels Llacs* que se registra uma evolução positiva no número de passageiros transportados. Segundos os dados da FGC e da revista *Vía Libre*, entre 2010 e 2016 verifica-se um aumento de 2898 passageiros e em todas as temporadas há uma ocupação média acima dos 90%. No entanto, o maior aumento verifica-se entre 2014 e 2015.

Em 2014 o comboio registou uma ocupação de 99% e o melhor ano até ao momento foi o de 2016, tendo sido transportados 7.213 passageiros. Na temporada 2014 foram muitos os passageiros que não conseguiram obter bilhetes, tendo esta situação obrigado a FGC a criar uma lista de espera e a garantir-lhes lugar para a temporada 2015. O operador ferroviário catalão anunciou o aumento do número de lugares disponíveis através da incorporação de uma nova carruagem cedida pelo Museu Ferroviário da Catalunha. A carruagem AA-6040 da série 6000 da Renfe foi construída nos anos 40 pela empresa francesa Dietrich Ferroviaire e há anos que se encontrava fora de serviço. Restaurada pela ARMF, a AA-6040 foi alvo de vários trabalhos de chapa e pintura, bem como de renovação do seu interior e instalação de sistema de áudio. O custo do restauro foi de 38.430 euros e permitiu reforçar a oferta do *Tren dels Llacs* aumentando assim a capacidade do comboio turístico para 280 lugares (Vía Libre, 2015c; *La Vanguardia*, 2015).

O *Tren dels Llacs*, é atualmente um dos principais ativos turísticos da Catalunha e faz parte dos projetos de carácter social da Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya para promover o território local (FGC, 2010). Em 2012, o operador ferroviário catalão foi galardoado com o Prémio Bonaplata da Asso-

ciação do Museu, da Ciência, da Técnica e de Arqueologia Industrial da Catalunha pelo apoio dado à preservação do património ferroviário e pelo papel ativo na exploração do *Tren dels Llacs* (Vía Libre, 2012c).

O comboio turístico é focado sobretudo no mercado interno. Segundo os dados da FGC, grande parte dos passageiros é proveniente da Catalunha, dos quais 65,3% é de Barcelona e da sua área metropolitana. Os restantes provêm de Tarragona. O tipo de turismo é de carácter familiar, cujos adultos têm idades compreendidas entre os 32 e os 55 anos. Em 40% dos casos faziam-se acompanhar de crianças entre 1 e 13 anos. A FGC prevê incorporar num futuro próximo mais uma carruagem ao comboio turístico e pretende captar turistas de fora da Catalunha (Vía Libre, 2015b).

3. Considerações Finais

Apesar das políticas públicas europeias adotadas nos últimos anos pela Comissão Europeia e Parlamento Europeu para o setor ferroviário, o desenvolvimento do caminho de ferro europeu ainda está muito dependente das prioridades e opções políticas que cada Estado-Membro adota para a sua ferrovia. Esta realidade verifica-se na ferrovia regional onde apenas alguns países investem no setor.

Espanha é considerada como um bom exemplo pelo trabalho desenvolvido ao longo de duas décadas, aproveitando as políticas e os programas de financiamento comunitário para desenvolver a sua rede ferroviária de Alta Velocidade, reajustando o modelo de gestão segundo a legislação e as políticas europeias adotadas para o caminho de ferro. No entanto, a ferrovia regional espanhola não ficou totalmente de parte muito devido ao facto de os governos regionais terem autonomia de financiamento e de gestão ou exploração de várias linhas regionais.

Conclui-se que o trabalho desenvolvido pelo governo regional da Catalunha na revitalização da linha Lleida – La Pobla de Segur é o resultado da aposta e do caminho a seguir no que diz respeito à mobilidade regional e inclusão territorial, tendo como base a ferrovia. Apesar da ameaça constante de encerramento, o governo regional assumiu a sua gestão e investiu para garantir o seu futuro.

O plano de revitalização da linha bem como os investimentos e a compra de material circulante moderno e de baixas emissões de CO₂ são medidas que vão ao encontro dos pressupostos definidos no “LIVRO BRANCO” dos transportes da Comissão Europeia. Há ainda a hipótese de no futuro concessionar o serviço de transporte a outro operador que não seja a FGC. A modernização da linha Lleida – La Pobla de Segur permitirá relançar a procura e reforçar o carácter social da via férrea, através da melhoria do serviço público

de transporte de passageiros. A componente turística é uma das mais valias da via-férrea e a aposta no *Tren dels Llacs* é um dos principais catalisadores de promoção do território e da linha. A aposta no turismo ferroviário permitiu recuperar o património ferroviário (estações, carruagens e locomotivas) e dinamizar as localidades rurais através do comboio turístico e dos programas turísticos associados à região.

Referências

- Boutin, G., Goyette, G., & Lessard-Hébert, M. (2012). *Investigação qualitativa: fundamentos e práticas* (5ª ed.). Lisboa: Instituto Piaget.
- Barrow K. (2016, 26 July). FGC completes Lleida - La Pobla revival. *International Railway Journal*. Retrieved from <http://www.railjournal.com/index.php/main-line/fgc-completes-lleida-la-pobla-revival.html>
- Comissão Europeia, (2016, 20 abril). Transporte ferroviário: Acordo decisivo proporcionará aos passageiros melhores serviços de transporte ferroviário [Comunicado de Imprensa]. Recuperado de http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-1382_pt.htm
- Comissão Europeia. (2013, 30 janeiro). Os caminhos de ferro europeus na encruzilhada: Comissão Europeia adota propostas para quarto pacote ferroviário [Comunicado de Imprensa]. Recuperado de http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-65_pt.htm
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2016b, 17, november). Els trens turístics d'FGC tanquen el 2016 amb més de 28.000 passatgers [Comunicació FGC]. Recuperat de https://www.fgc.cat/downloads/notes_prensa/descarga_1/20161111_NdP_TiM_Balan%C3%A7_2016_Trens-Turistics.pdf
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2016a, 27, juliol). El Tren dels Llacs torna aquest dissabte amb els nous trens panoràmics [Comunicació FGC]. Recuperat de http://www.fgc.cat/downloads/notes_prensa/descarga_1/20160727_Tren%20dels%20Llacs_estiu.pdf
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2014b, 31 març). El Tren dels Llacs inicia la sisena temporada el dissabte 19 d'abril [Comunicació FGC]. Recuperat de http://www.fgc.cat/downloads/notes_prensa/descarga_1/20140331_trensdelslacs.pdf
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2014a). *Memòria 2014*. Obtenido de https://www.fgc.cat/downloads/continguts_corporatius/informes_anuals/FGC_Memoria2014_v1.pdf

- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2010). *Memoria 2010*. Obtenido de https://www.fgc.cat/downloads/continguts_corporatius/informes_anuals/MemoriaAnual_2010_esp.pdf
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (2005). *Memoria 2005*. Obtenido de https://www.fgc.cat/downloads/continguts_corporatius/informes_anuals/memoria_anual05_cast.pdf
- Generalitat de Catalunya, Departamento de Territorio y Sostenibilidad (2006). *Plan de Infraestructuras del Transporte de Cataluña 2006-2026*. Recuperat de http://territori.gencat.cat/es/01_departament/05_plans/02_plans_sectorials/mobilitat/pla_dinfraestructures_del_transport_de_catalunya_2006-2026/
- Gil, A. C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. (6ª ed.). São Paulo: Atlas.
- Gil, A. C. (1994). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Atlas.
- INE (2016). Población por municipios. *Portal do INE*. Obtenido de <http://www.ine.es/jaxi/menu.do?type=pcaxis&path=%2Ft20%2Fe260&file=inebase&L=0>
- Jiménez, M. (2016, abril). Lleida-Poble de Segur: FGC por primera vez en ancho ibérico. *Via Libre*, 606, 25-29. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/pdf/aarticulopobla.pdf>
- Luton, L. S. (2015). *Qualitative Research Approaches for Public Administration*. New York: Routledge.
- La Vanguardia (2015, 16 febrero). El Tren dels Llacs espera superar los 7.000 pasajeros gracias al nuevo vagón. *La Vanguardia*. Obtenido de <http://www.lavanguardia.com/local/pirineos/20150216/54427300679/tren-dels-llacs-superar-7-000-pasajeros-nuevo-vagon.html>
- Ministerio de Fomento (2015). *PITVI – Plan De Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024*. Obtenido de <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/130944/PI-TVI20122024.pdf>
- Moreira, C. (2007). *Teorias e práticas de investigação*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Montada, M. (1995). How to define regional rail transport? *Public Transport International*, 6, 11-13.
- Murta, D. (2010). *Quilómetros, Euros e pouca terra: Manual de economia de transportes*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Railway Gazette International (2016, 19 january). GTWs delivered for La Poble de Segur route. *Railway Gazette International*. Retrieved from

http://www.railwaygazette.com/news/traction-rolling-stock/single-view/view/gtws-delivered-for-la-pobla-de-segur-route.html?sword_list%5B%5D=Stadler&sword_list%5B%5D=FGC&no_cache=1

Union Internationale des Transports Publics (2016, 5 april). *FOSTER Rail presents the full picture of suburban and regional railways*. Retrieved from <http://www.uitp.org/news/foster-rail-presents-full-picture-suburban-and-regional-railways>

Union Internationale des Transports Publics (2015b, 15 december). *Five takeaways for public transport from COP21*. Retrieved from <http://www.uitp.org/news/five-takeaways-cop21>

Union Internationale des Transports Publics (2015a, 11 february). *Regional & suburban rail services are more important than you might think*. Retrieved from <http://www.uitp.org/news/regional-suburban-rail-services-are-more-important-you-might-think>

Union Internationale des Transports Publics. (2003, may). New possibilities for regional passenger railway operators in europe. *Focus: A UITP Position Paper*. Retrieved from <http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/REGIONAL%20PASSENGER%20RAILWAY%20OPERATORS.pdf>

Vía Libre (2016d, 20 julio). El lunes iniciarán su servicio los nuevos trenes en la línea de La Pobla de Segur. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=20415>

Vía Libre (2016c, 11 abril). Adjudicado el proyecto de integración urbana de la línea de FGC a su paso por Balaguer. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=19814>

Vía Libre (2016b, 10 marzo). El 30 de abril FGC asume la operación en la línea de Lleida a Pobla de Segur. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=19673>

Vía Libre (2016a, 18 enero). Presentado el primer tren de la serie 331 de FGC. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=19374>

Vía Libre (2015c, 18 febrero). El Tren dels Llacs incorpora un nuevo coche. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=13729&cs=mate>

Vía Libre (2015b, 16 noviembre). El Tren dels Llacs bate record al cierre de la temporada de 2015. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=17111>

- Vía Libre (2015a, 5 junio). FGC incorpora personal propio para la línea de Lleida a Pobla de Segur. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=15355>
- Vía Libre (2014, 26 febrero). FGC incorporará dos nuevos trenes a la línea de la Pobla de Segur. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=12096&cs=mate>
- Vía Libre (2013b, 4 abril). Presentada la nueva campaña del Tren dels Llacs. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=10475&cs=mate>
- Vía Libre (2013a, 8 marzo). FGC Y Renfe crean un billete integrado para los trenes de Lleida Pirineus. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=10354&cs=oper>
- Vía Libre (2012c, 30 noviembre). FGC gana el Premio Bonaplata por su apoyo a la preservación del patrimonio ferroviario. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=9867&cs=oper>
- Vía Libre (2012b, 22 febrero). FGC comprará dos trenes para la línea Lleida-La Pobla de Segur. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=8453>
- Vía Libre (2012a, 1 enero). FGC presenta hoy su plan de reducción de servicios en la línea Lleida-La Pobla de Segur. *Vía Libre*. Obtenido de http://www.vialibre.org/noticias.asp?not=8262&cs=oper&_ga=1.105171651.192007841.1468244269
- Vía Libre (2011, 28 marzo). Arranca la nueva temporada del “Tren dels Llacs”. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=6951&cs=oper>
- Vía Libre (2006, 7 julio). Vuelven a circular trenes entre Balaguer y La Pobla de Segur. *Vía Libre*. Obtenido de <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=401>
- Vía Libre (2005, febrero). Traspasada la línea de La Pobla de Segur a la Generalitat de Cataluña. *Vía Libre*, 483, 15-16. Obtenido de http://www.vialibre-ffe.com/pdf/11547_pdf_05.pdf

